

(19)

Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11)

EP 0 945 320 A1

(12)

DEMANDE DE BREVET EUROPEEN

(43) Date de publication:
29.09.1999 Bulletin 1999/39

(51) Int Cl.⁶: B60T 8/00, B60K 28/16

(21) Numéro de dépôt: 99400722.7

(22) Date de dépôt: 24.03.1999

(84) Etats contractants désignés:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE
Etats d'extension désignés:
AL LT LV MK RO SI

(30) Priorité: 24.03.1998 FR 9803608

(71) Demandeur: RENAULT
92109 Boulogne-Billancourt (FR)

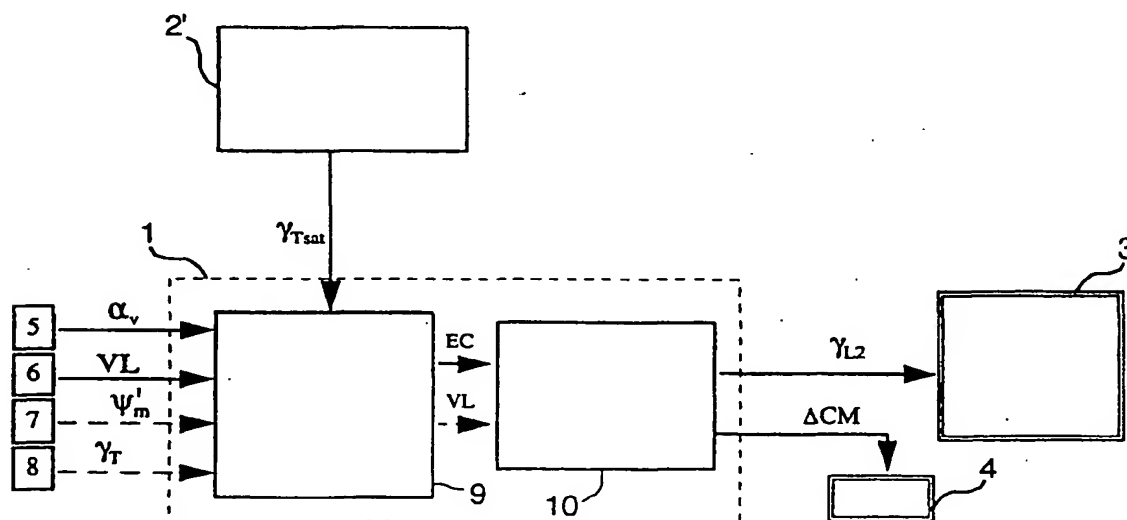
(72) Inventeurs:
• Delrieu, Frédéric
92800 Puteaux (FR)
• Besrest, Ronan
75014 Paris (FR)
• Couvignou, Philippe
92100 Boulogne Billancourt (FR)

(54) Procédé de contrôle du comportement dynamique d'un véhicule routier

(57) On calcule un écart de comportement en sous-virage (EC) du véhicule à partir de la valeur de l'angle de braquage (α_v) appliqué par le conducteur sur le volant, de la valeur courante de la vitesse longitudinale du véhicule et d'une valeur d'accélération latérale maximale (γ_{Tsat}) estimée en temps réel, on calcule à partir de la

valeur courante de cet écart de comportement, une valeur de décélération longitudinale de consigne (γ_{L2}) destinée au système de freinage du véhicule ainsi qu'une valeur de consigne de réduction du couple moteur (ΔCM), de façon à réduire la vitesse longitudinale du véhicule.

FIG.2



EP 0 945 320 A1

Description

[0001] L'invention concerne le contrôle du comportement dynamique d'un véhicule routier, et plus particulièrement le contrôle et la correction automatique de la stabilité d'un véhicule par rapport à la trajectoire désirée par le conducteur en virage.

[0002] Il existe de nombreux systèmes pour contrôler la stabilité du comportement dynamique d'un véhicule routier. Les plus anciens et les plus connus sont le système anti-blocage des roues freinées ou système ABS et le système anti-patinage des roues motrice ou système ASR. Ces systèmes évitent la perte de stabilité latérale résultant d'un blocage ou d'un patinage des roues d'un véhicule lors d'actions de freinage ou d'accélération moteur commandées par le conducteur. Cependant, ces systèmes sont insuffisants pour contrôler la stabilité latérale d'un véhicule dans toutes les situations de conduite.

[0003] D'autres systèmes, plus récents mettent en oeuvre un freinage asymétrique des roues afin de corriger les instabilités en lacet du véhicule. Ces systèmes, dits de contrôle actif en lacet, ont pour but de créer automatiquement des moments de lacet afin de corriger des mouvements instables tels que embardée, tête-à-queue, glissade, «tout-droit» en virage etc. Les moments en lacet sont créés par l'application asymétrique de couples de freinage individualisés en chaque roue, ces couples étant calculés par des algorithmes qui comparent un comportement stable nominal dit de référence, par rapport au comportement réel du véhicule dans le plan horizontal (vitesse de lacet, accélération latérale), ces deux comportements étant estimés grâce à des capteurs embarqués (gyromètre de lacet, angle de braquage du volant, accéléromètre latéral).

[0004] Ces systèmes de contrôle actif en lacet sont efficaces pour corriger les embardées sur-vireuses d'un véhicule apparaissant notamment en courbe ou lors du freinage. Cependant, ces systèmes sont peu efficaces pour corriger des sous-virages excessifs. En effet, l'efficacité des moments correcteurs de lacet créés par le freinage asymétrique est limitée par la capacité des pneumatiques à transmettre les forces de guidage nécessaires pour faire tourner le véhicule.

[0005] Un exemple typique illustrant l'inefficacité de ces systèmes existants, consiste à aborder un virage avec une vitesse trop élevée compte tenu des limites physiques imposées par le coefficient d'adhérence μ du contact entre les pneumatiques et le sol dans le virage : l'accélération latérale du véhicule étant donnée par $\gamma_T = V^2 / R_v$ où R_v est le rayon de la trajectoire du véhicule et V est sa vitesse longitudinale, les lois de la physique contraignent γ_T à rester inférieure à la valeur maximale, dite de saturation, $\gamma_{Tsat} = \mu \times g$, où g est l'accélération de la gravité terrestre ($g = 9.81 \text{ m/s}^2$) et le coefficient d'adhérence μ est compris entre 0 (verglas) et 1 environ (sol sec). De ce fait, la courbure maximale $1/R_{vmax}$ que peut suivre le véhicule vaut $(1/R_{vmax})_{max} = \gamma_{Tsat} / V^2 = \mu \times g / V^2$,

quels que soient les moments correcteurs de lacet générés par un système de contrôle actif en lacet. Si la vitesse longitudinale V est excessive et ne diminue pas significativement et rapidement, alors il devient impossible de respecter la courbure $1/R_v$ de la route et le véhicule continue de sous-virer.

[0006] Un autre exemple illustrant l'inefficacité des systèmes existants de contrôle actif en lacet peut être observé avec un véhicule abordant un virage trop vite compte tenu du risque de renversement. Avec certaines automobiles du type monospace, véhicule tout-terrain ou fourgonnette ainsi qu'avec la plupart des poids lourds (camions, autocars, véhicules spéciaux), l'accélération latérale $\gamma_T = V^2 / R_v$ subie dans un virage peut dépasser la limite maximale γ_{Tsat} imposée ici par la hauteur du centre de gravité du véhicule, et ainsi provoquer le renversement de ce dernier. Certains systèmes existants de contrôle actif en lacet limitent le risque de renversement en virage en créant des moments de lacet qui imposent à l'accélération latérale du véhicule, $\gamma_T = V^2 / R_v$, de rester en dessous d'un certain seuil de sécurité. Les moments de lacet ainsi créés font en fait sous-virer le véhicule car, d'une part le rayon de trajectoire R_v suivi par le véhicule est forcé de rester supérieur à la valeur minimale $R_{vmin} = V^2 / \gamma_{Tsat}$, et d'autre part la vitesse longitudinale V n'est pas diminuée significativement par les moments de lacet. La seule façon de suivre, sans se renverser et sans sous-virer, la trajectoire imposée par un virage est de réduire rapidement la vitesse V quand celle-ci est trop élevée.

[0007] Il existe également d'autres systèmes de contrôle actif en lacet qui utilisent des dispositifs électroniques agissant sur le braquage d'une ou plusieurs roues ou agissant sur la répartition du couple moteur par action sur le différentiel mécanique. Pour les mêmes raisons que les systèmes anti-lacet utilisant un dispositif de freinage asymétrique, ces systèmes ne génèrent pas une décélération longitudinale suffisante du véhicule permettant de corriger avec efficacité les écarts de sous-virage.

[0008] De manière générale, tous les systèmes existants de contrôle en lacet d'un véhicule ne mettent pas en oeuvre une décélération suffisante du véhicule en virage permettant de réduire significativement la vitesse afin de respecter les limites physiques imposées par l'adhérence ou le risque de renversement. Par conséquent, la trajectoire souhaitée par le conducteur par l'intermédiaire du volant ne peut pas être respectée, si bien que les corrections générées par les systèmes existants de contrôle actif en lacet sont insuffisantes et ne diminuent pas les écarts de sous-virage.

[0009] Un but de la présente invention est donc de mettre en oeuvre au sein d'un système approprié, un procédé de contrôle du comportement dynamique d'un véhicule routier, par réduction automatique de la vitesse permettant ainsi de limiter les problèmes de sous-virage en courbe. La réduction de la vitesse permet au conducteur de conserver le contrôle de son véhicule en lui

permettant, dans la limite des contraintes physiques et des capacités du système, de suivre la trajectoire qu'il désire sans sous-virer.

[0010] L'invention a donc pour objet un procédé de contrôle du comportement dynamique d'un véhicule routier, dans lequel on calcule un écart de comportement en sous-virage du véhicule à partir de la valeur de l'angle de braquage appliqué par le conducteur sur le volant, de la valeur courante de la vitesse longitudinale du véhicule et d'une valeur d'accélération latérale maximale (accélération de saturation) estimée en temps réel, on calcule à partir de la valeur courante de cet écart de comportement, une valeur de décélération longitudinale de consigne destinée au système de freinage du véhicule ainsi qu'une valeur de consigne de réduction du couple moteur, de façon à réduire la vitesse longitudinale du véhicule et ce tant que l'écart de comportement subsiste.

[0011] On peut calculer l'écart de comportement également à partir de la valeur courante de la vitesse de lacet du véhicule, ou encore à partir de la valeur courante de l'accélération transversale du véhicule éventuellement en combinaison avec la vitesse de lacet.

[0012] On applique avantageusement aux roues du véhicule des forces de freinage tenant compte de ladite valeur de décélération longitudinale de consigne et de la valeur de consigne de freinage provenant de l'actionnement de la pédale de frein par le conducteur du véhicule. Ainsi, on peut privilégier la plus grande des deux valeurs de consigne pour déterminer les forces de freinage à appliquer aux roues du véhicule.

[0013] Selon un mode de mise en oeuvre du procédé, on détermine la valeur de décélération longitudinale de consigne à partir d'une fonction de l'écart de comportement, cette fonction pourra être linéaire par morceaux et croissante. On peut également procéder en deux temps, à savoir que l'on peut déterminer une décélération longitudinale cible de consigne à partir d'une fonction de l'écart de comportement, cette fonction étant linéaire par morceaux et croissante, puis on détermine ladite valeur de décélération longitudinale de consigne en modulant temporellement ladite décélération longitudinale cible.

[0014] Par ailleurs, on peut déterminer ladite valeur de consigne de réduction du couple-moteur également à partir d'une fonction de l'écart de comportement, cette fonction pouvant être linéaire par morceaux et croissante.

[0015] D'autres avantages et caractéristiques de l'invention apparaîtront dans l'examen de la description de modes de réalisation et de mise en oeuvre, nullement limitatifs et des dessins annexés sur lesquels :

- la figure 1 illustre schématiquement différents paramètres relatifs au comportement dynamique d'un véhicule,
- la figure 2 est un schéma fonctionnel d'un dispositif de contrôle de vitesse selon l'invention permettant

la mise en oeuvre du procédé selon l'invention,

- la figure 3 est un schéma fonctionnel d'une variante d'un dispositif de contrôle de vitesse selon l'invention permettant également une mise en oeuvre du procédé selon l'invention,
- les figures 4 et 5 illustrent des représentations graphiques de consignes de décélération, et;
- la figure 6 est une représentation graphique d'une consigne de réduction du couple moteur.

[0016] Sur la figure 1 qui représente un véhicule, en vue de dessus, α_r est l'angle de braquage des roues directrices, VL est la vitesse longitudinale du véhicule, ψ'_m est la vitesse de lacet du véhicule, ou vitesse de rotation autour de l'axe vertical.

[0017] Comme le montre la figure 2, l'unité de contrôle en vitesse 1, selon l'invention, peut être intégrée dans une architecture comprenant également une unité 2' permettant d'estimer l'accélération latérale maximale à ne pas dépasser compte tenu des contraintes de stabilité et de sécurité comme par exemple la contrainte d'adhérence et de renversement, un dispositif de freinage 3 à énergie hydraulique, pneumatique, ou électrique, pouvant être activé au moins par une commande électronique, et permettant d'appliquer un couple de freinage sur chaque roue du véhicule indépendamment de la consigne de freinage provenant du conducteur, et une unité de contrôle du couple moteur 4, par exemple par variation de l'alimentation en énergie du moteur.

[0018] L'unité 1, qui comporte une unité 9 d'estimation de l'écart de comportement sous-vireur EC, reçoit un signal qui représente l'angle de braquage au volant α_r , au moyen d'un capteur 5 du type capteur potentiométrique placé sur la colonne de direction. L'unité 1 reçoit également un signal qui représente la vitesse longitudinale du véhicule VL, provenant d'un ou plusieurs capteurs 6 du type capteurs de rotation des roues utilisés dans les systèmes anti-blocage (ABS). L'unité 1 reçoit également un signal qui représente l'accélération latérale maximale γ_{Tsat} à ne pas dépasser compte tenu des contraintes de stabilité et de sécurité, provenant de l'unité 2' ou de toute autre unité complémentaire pouvant fournir cette valeur, dépendant notamment de l'adhérence transversale du véhicule sur la chaussée ou bien d'un autre système provoquant une limitation de l'accélération transversale, comme c'est le cas par exemple pour un système anti-renversement.

[0019] Selon une variante de l'invention, l'unité 1 peut recevoir un signal qui représente la vitesse de lacet ψ'_m , provenant d'un élément 7 du type capteur de vitesse de rotation gyroscopique, ou d'une unité complémentaire pouvant fournir une estimation de cette grandeur à partir par exemple des signaux de vitesses de rotation des roues.

[0020] Selon une autre variante de l'invention, l'unité 1 peut recevoir un signal qui représente l'accélération transversale γ_T , provenant d'un élément 8 du type accéléromètre, ou d'une unité complémentaire pouvant

fournir une estimation de cette grandeur à partir par exemple des signaux de vitesses de rotation des roues.

[0021] A la sortie de l'unité 9, un bloc 10 de calcul des consignes délivre la commande de décélération γ_{L2} au dispositif de freinage 3 et la consigne de réduction de la force motrice ΔCM , à l'unité 4 de contrôle du couple moteur. Le dispositif de freinage 3, appliquera à chaque roue du véhicule une force de freinage obéissant dans la mesure du possible à cette décélération longitudinale de consigne de freinage γ_{L2} , selon une stratégie classique de répartition spécifique sur les différentes roues, et selon les priorités à gérer entre cette décélération longitudinale de consigne de freinage γ_{L2} et la consigne de freinage en provenance du conducteur. Un exemple possible d'une telle stratégie de gestion consisterait à appliquer la plus grande des deux commandes précitées.

[0022] La consigne de réduction de la force motrice ΔCM évite que la force motrice ne s'oppose à l'action de freinage sur le véhicule. En outre, une réduction forte du couple moteur peut être génératrice de frein moteur, ce qui contribue à la décélération du véhicule.

[0023] Dans l'exemple de réalisation de la figure 3, l'unité de contrôle en vitesse 1, peut être intégrée dans une autre architecture comprenant en plus des éléments décrits précédemment, une unité de contrôle en vitesse de lacet 2 (ici par freinage asymétrique) transmettant au dispositif de freinage 3 une consigne de freinage asymétrique exprimée par un couple de lacet M_z , à partir de signaux d'angle et d'accélération transversale du véhicule provenant de capteurs spécifiques ou d'unités complémentaires pouvant fournir une estimation de ces grandeurs.

[0024] Le dispositif de freinage 3 appliquera à chaque roue du véhicule une force de freinage obéissant dans la mesure du possible aux décélérations longitudinales de consigne de freinage γ_{L2} et en couple de lacet M_z , selon une stratégie classique de répartition spécifique sur les différentes roues, et selon les priorités à gérer entre cette décélération longitudinale de consigne de freinage γ_{L2} et la consigne de freinage en provenance du conducteur. Un exemple possible d'une telle stratégie de gestion consisterait là encore à appliquer la plus grande des deux commandes.

[0025] Sur ce schéma d'architecture, l'unité de contrôle en vitesse de lacet 2 peut aussi bien agir sur le freinage asymétrique des roues, comme c'est le cas ici, que sur le braquage d'une ou plusieurs roues, ou sur la répartition du couple par action sur le différentiel mécanique.

[0026] D'une façon générale, l'unité de contrôle en vitesse 1 détermine tout d'abord, dans l'unité d'estimation de l'écart de comportement sous-vireur 9, une erreur de mouvement du véhicule ou écart de comportement EC, à partir des signaux d'angle de braquage α_v , de vitesse longitudinale du véhicule VL, éventuellement de vitesse de lacet du véhicule ψ'_m , éventuellement d'accélération transversale γ_T , ou éventuellement les deux, et d'accé-

lération latérale maximale γ_{Tsat} à ne pas dépasser compte tenu des contraintes de stabilité et de sécurité. EC peut être déterminé comme la différence $EC = \alpha_v - \alpha_vL$ entre l'angle volant mesuré α_v et l'angle volant α_vL correspondant à un comportement du véhicule à la limite de la saturation en accélération transversale, pour une même vitesse longitudinale et une même vitesse de lacet.

[0027] Plus précisément, si on ne dispose pas de signal ψ'_m , ni de signal γ_T

$$\alpha_vL = (\text{dem.}L/VL^2 + DA) \cdot \gamma_{Tsat}$$

[0028] Si on ne dispose que du signal ψ'_m

$$\alpha_vL = \text{dem.}L \cdot \psi'_m/VL + DA \cdot \gamma_{Tsat}$$

[0029] Si on ne dispose que du signal γ_T

$$\alpha_vL = \text{dem.}L \cdot \gamma_T/VL + DA \cdot \gamma_{Tsat}$$

[0030] Dans ces formules, dem est le ratio de démultiplication de la direction, L est l'empattement du véhicule, et DA est un coefficient classique caractérisant le comportement statico-dynamique de référence du véhicule.

[0031] Selon une variante de l'invention, EC peut être également calculé comme un écart entre la vitesse de lacet mesurée et la vitesse de lacet théorique issue d'un modèle dynamique de référence, type modèle deux-roues, limité en tenant compte de l'accélération latérale maximale γ_{Tsat} à ne pas dépasser compte tenu des contraintes de stabilité et de sécurité.

[0032] EC peut être également calculé comme étant la différence entre la courbure du virage demandée par le conducteur par le volant et la courbure maximum dépendant notamment du signal d'accélération latérale maximale γ_{Tsat} à ne pas dépasser compte tenu des contraintes de stabilité et de sécurité.

[0033] L'écart de comportement EC est ensuite utilisé dans le bloc de calcul des consignes de décélération 10 pour déterminer l'action sur les freins exprimée par l'intermédiaire d'une décélération longitudinale de consigne de freinage γ_{L2} , l'action sur le moteur exprimée par la commande de réduction du couple moteur ΔCM , et éventuellement l'action sur tout autre dispositif auxiliaire de ralentissement exprimé par l'intermédiaire d'une commande de décélération γ_{L3} , afin de décélérer le véhicule. Ce dispositif auxiliaire de ralentissement peut être par exemple un système de ralentissement par effet électromagnétique à courants de Foucault, ou un système de ralentissement par fermeture de l'échappement, ou un système de ralentissement par résistance au lever de soupapes. Le bloc 10 peut être un régulateur, du type Proportionnel Intégral Dérivé par exemple,

ayant pour objectif de maintenir EC à une valeur nulle, en agissant sur la décélération du véhicule.

[0034] Selon une variante de l'invention, le bloc 10 peut également réguler la décélération du véhicule à partir de la vitesse longitudinale VL, afin par exemple de décélérer le véhicule de la même façon quelle que soit la masse de chargement du véhicule.

[0035] Selon une autre variante de l'invention, si le bloc 10 reçoit le signal VL, EC peut aussi être une vitesse longitudinale de consigne établie dans l'unité 9 comme étant la vitesse maximum de passage de la courbe.

$$EC = \text{dem.L. } \psi'_m / (\alpha v - DA \cdot \gamma_{\text{Tsat}})$$

[0036] Dans ce cas, le bloc 10 peut diminuer la vitesse longitudinale VL jusqu'à la valeur EC en agissant sur les freins, le moteur, et éventuellement tout dispositif auxiliaire de ralentissement par l'intermédiaire de γ_{L2} , ΔCM et éventuellement γ_{L3} .

[0037] Un exemple de loi de détermination de γ_{L2} et ΔCM en fonction de EC est illustré sur les figures 5, 6 et 7.

[0038] Comme le montrent ces figures, un exemple de procédé de détermination de la commande de freinage en fonction de l'écart de comportement EC peut être décrit selon deux étapes. Premièrement et selon la figure 5, une décélération cible γ_{L1} est calculée en fonction de EC, selon une loi qui peut être linéaire par morceaux et croissante. Ceci permet de décélérer le véhicule d'autant plus fort que l'écart de comportement est élevé. Deuxièmement et selon la figure 6, la décélération longitudinale de consigne de freinage γ_{L2} est modulée temporellement à partir de la consigne γ_{L1} , de façon à obtenir une décélération progressive, caractérisée par exemple par un temps minimal de montée à la valeur de consigne γ_{L1} , et un retour à zéro de la décélération également progressif.

[0039] Comme le montre la figure 7, un exemple de procédé de détermination de la commande de réduction de la force motrice ΔCM en fonction de l'écart de comportement EC peut être décrit selon une loi de détermination linéaire par morceaux et croissante, ce qui permet de limiter d'autant plus le couple moteur que l'écart de comportement est élevé, tout en limitant la réduction de couple moteur à une valeur maximale prédéfinie.

[0040] L'invention permet de définir un procédé de contrôle et de correction automatique de la stabilité d'un véhicule routier par rapport à la trajectoire désirée par le conducteur, grâce à une réduction automatique et significative de la vitesse longitudinale qui permet de diminuer la valeur minimale du rayon de la trajectoire pouvant être suivie par le véhicule, tout en respectant le seuil d'accélération latérale maximale admissible défini par les contraintes de sécurité et de stabilité, et par là même de respecter le désir du conducteur qui est de suivre la trajectoire imposée par la route sans sous-virer.

Revendications

1. Procédé de contrôle du comportement dynamique d'un véhicule routier, dans lequel on calcule un écart de comportement en sous-virage (EC) du véhicule à partir de la valeur de l'angle de braquage (αv) appliqué par le conducteur sur le volant, de la valeur courante de la vitesse longitudinale (VL) du véhicule et d'une valeur d'accélération latérale maximale (γ_{Tsat}) estimée en temps réel, on calcule à partir de la valeur courante de cet écart de comportement, une valeur de décélération longitudinale de consigne (γ_{L2}) destinée au système de freinage du véhicule ainsi qu'une valeur de consigne de réduction du couple moteur (ΔCM), de façon à réduire la vitesse longitudinale du véhicule.
2. Procédé selon la revendication 1, caractérisé par le fait qu'on calcule l'écart de comportement (EC) également à partir de la valeur courante de la vitesse de lacet (ψ'_m) du véhicule.
3. Procédé selon la revendication 1 ou 2, caractérisé par le fait qu'on calcule l'écart de comportement (EC) également à partir de la valeur courante de l'accélération transversale (γ_T) du véhicule.
4. Procédé selon l'une des revendications précédentes, caractérisé par le fait qu'on applique aux roues du véhicule des forces de freinage tenant compte de ladite valeur de décélération longitudinale de consigne (γ_{L2}) et de la valeur de consigne de freinage provenant de l'actionnement de la pédale de frein par le conducteur du véhicule.
5. Procédé selon la revendication 4, caractérisé par le fait qu'on privilégie la plus grande des deux valeurs de consigne pour déterminer les forces de freinage à appliquer aux roues du véhicule.
6. Procédé selon l'une des revendications précédentes, caractérisé par le fait qu'on détermine ladite valeur de décélération longitudinale (γ_{L2}) de consigne à partir d'une fonction de l'écart de comportement, linéaire par morceaux et croissante.
7. Procédé selon l'une des revendications 1 à 5, caractérisé par le fait qu'on détermine une décélération longitudinale cible de consigne (γ_{L1}) à partir d'une fonction de l'écart de comportement, linéaire par morceaux et croissante, et par le fait qu'on détermine ladite valeur de décélération longitudinale de consigne (γ_{L2}) en modulant temporellement ladite décélération longitudinale cible.
8. Procédé selon l'une des revendications précédentes, caractérisé par le fait qu'on détermine ladite valeur de consigne de réduction du couple moteur

(ΔCM) à partir d'une fonction de l'écart de comportement, linéaire par morceaux et croissante.

5

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

FIG.1

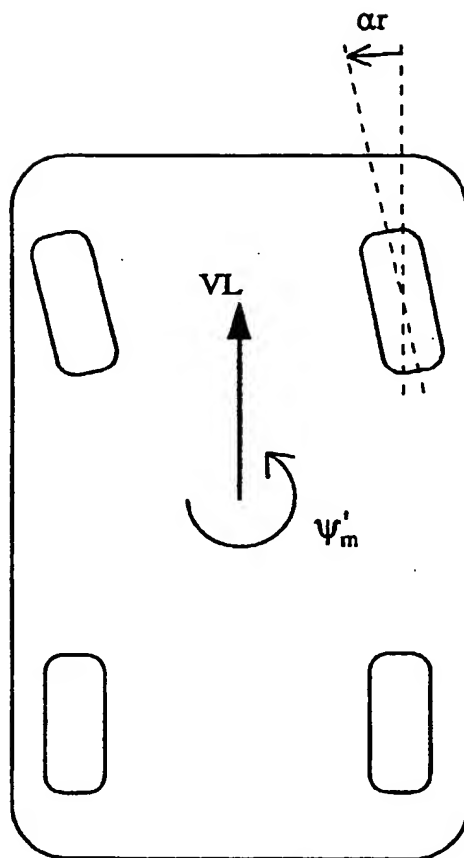


FIG.2

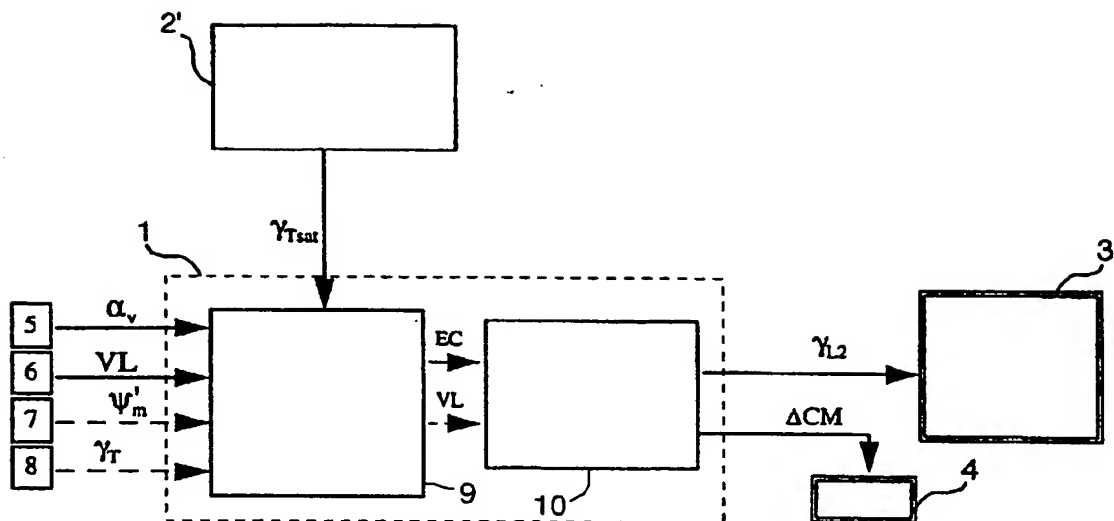


FIG.3

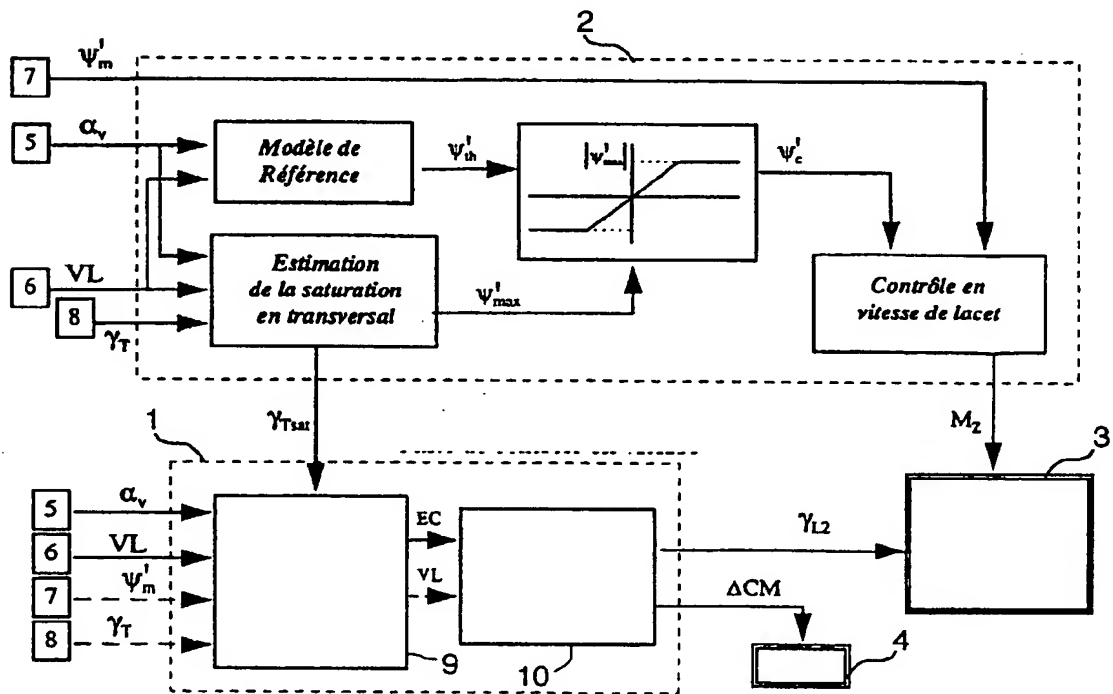


FIG.4

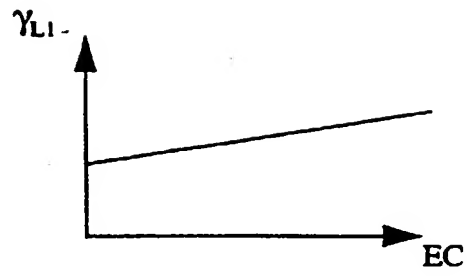


FIG.5

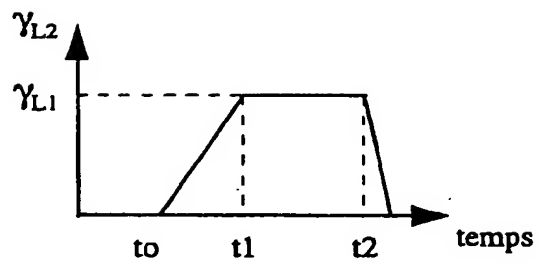
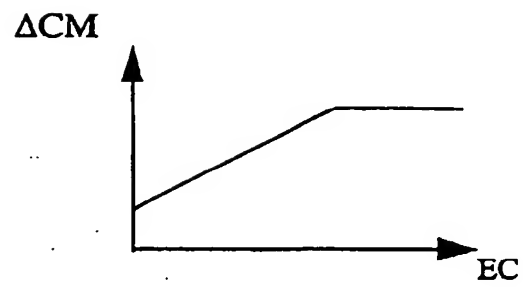


FIG.6





Office européen
des brevets

RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE

Numéro de la demande
EP 99 40 0722

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS			
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	Revendication concernée	CLASSEMENT DE LA DEMANDE (Int.Cl.6)
X	EP 0 392 165 A (BAYERISCHE MOTOREN WERKE AKTIENGESELLSCHAFT) 17 octobre 1990 (1990-10-17) * le document en entier * ---	1-4,6,8	B60T8/00 B60K28/16
X	US 4 898 431 A (KARNOPP ET AL.) 6 février 1990 (1990-02-06) * colonne 2, ligne 19-62 * * colonne 4, ligne 6 - colonne 5, ligne 57; figures 1,2 * ---	1,2,4,6	
X	DE 42 29 504 A (ROBERT BOSCH GMBH) 10 mars 1994 (1994-03-10) * le document en entier * ---	1-3,6	
A	US 5 700 073 A (HIWATASHI ET AL.) 23 décembre 1997 (1997-12-23) * abrégé * * colonne 3, ligne 66 - colonne 7, ligne 58 * * colonne 8, ligne 29 - colonne 9, ligne 3 * * colonne 12, ligne 32 - colonne 14, ligne 41; figures 1,2,6A-F,7A-C * ---	1,2,4,7	DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int.Cl.6) B60T B60K
A	US 5 506 770 A (BRACHET) 9 avril 1996 (1996-04-09) * le document en entier * -----	1,2,8	
Le présent rapport a été établi pour toutes les revendications			
Lieu de la recherche BERLIN		Date d'achèvement de la recherche 9 juillet 1999	Examineur Beitner, M
<p>CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES</p> <p>X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : arrière-plan technologique O : divulgation non-écrite P : document intermédiaire</p> <p>T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet antérieur, mais publié à la date de dépôt ou après cette date D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant</p>			

EPO FORM 1503 03.82 (P04C02)

**ANNEXE AU RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE
RELATIF A LA DEMANDE DE BREVET EUROPEEN NO.**

EP 99 40 0722

La présente annexe indique les membres de la famille de brevets relatifs aux documents brevets cités dans le rapport de recherche européenne visé ci-dessus.
Lesdits membres sont contenus au fichier informatique de l'Office européen des brevets à la date du
Les renseignements fournis sont donnés à titre indicatif et n'engagent pas la responsabilité de l'Office européen des brevets.

09-07-1999

Document brevet cité au rapport de recherche	Date de publication	Membre(s) de la famille de brevet(s)	Date de publication
EP 392165 A	17-10-1990	DE 3912045 A	25-10-1990
US 4898431 A	06-02-1990	DE 3919347 A	15-02-1990
		DE 3943776 C	09-04-1998
		JP 2737739 B	08-04-1998
		JP 8244589 A	24-09-1996
		JP 2070561 A	09-03-1990
DE 4229504 A	10-03-1994	FR 2695369 A	11-03-1994
		JP 6183288 A	05-07-1994
		US 5402342 A	28-03-1995
US 5700073 A	23-12-1997	JP 9076894 A	25-03-1997
		DE 19636920 A	13-03-1997
		GB 2304841 A,B	26-03-1997
US 5506770 A	09-04-1996	DE 4320478 A	22-12-1994
		GB 2279765 A,B	11-01-1995
		JP 7017290 A	20-01-1995

EPO FORM P0480

Pour tout renseignement concernant cette annexe : voir Journal Officiel de l'Office européen des brevets, No.12/82

THIS PAGE BLANK (USPTO)

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- ☐ BLACK BORDERS
- ☐ IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- ☐ FADED TEXT OR DRAWING
- ☐ BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING
- ☐ SKEWED/SLANTED IMAGES
- ☒ COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS
- ☐ GRAY SCALE DOCUMENTS
- ☒ LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT
- ☐ REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY
- ☐ OTHER: _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.

THIS PAGE BLANK (USPTO)